

都市核形成の可能性と条件

竹 内 正 巳

1. まえがき

ここで取りあげようとする問題は大阪地方計画（昭和60年ビジョン）にえがかれた構想を実現していくうえで、大阪市周辺（府下）に予定されている新しい都市核形成の可能性や条件を検討することである。

ところで、ここでいう都市核とはどのような性格をもつものであるかは、余り明確ではないが、このような問題が提起された背景としては、およそ次のような問題意識があったと思われる。すなわち大阪府の地方計画では、大阪市、ことに都心地区の再開発と対応して、十大放射線と三環状線、特に中央環状線との交点を中心として、都心機能を肩替りしうる新都心を建設し、大阪の現都心機能の純化効率化をはかると同時に、都心から分散した機能をそこに計画的に集めながら、秩序ある都市圏の発展をはかろうとしているが、その都市核となる機能は如何なる性質のものであろうか。大都市のもつ龐大なエネルギーを考慮すれば、その膨張発展は依然としてやむところなく進展するであろうから、大都市のもつ集積の力の強さと、その発展方向を正しく評価し、それに対応する形で弾力的な地帯構想をもって問題に対処することが必要であり、都心機能の混成状態からの脱却が必要であるのはいうまでもない。しかし都心機能そのものが果して、現都心から分離して予定される新都心にうつりうるかどうかということについては、種々検討しなければならない問題がある。

現に新都心づくりを目指して「流通業務市街地」の建設が進められているが、その中心となる施設は、トラックターミナルや倉庫等の物的流通施設である。したがって都心地区との関係からいえば、管理や取引決済の中核的機能と輸送や配送、保管等の現業的機能との分業関係にたち、両者の間に機能分担関係が生れるにしても、それだけでは、そこが業務機能をもった新都心として育ってくる条件には乏しいものがあると考えられる。

大阪地方計画では、新都心とか副都心とかいう用語が使用されているが、所謂副都心と呼ばれているものは、ターミナルを中心として形成されたショッピングやアミューズメントのセンターで、ビジネスセンターとしての都心業務地区とは性格がことなる。最近新宿が従来の副

都心機能に加えて可成りの業務機能をもつようになってきており、副都心から新都心、すなわち都心機能を一部肩替りしうる業務機能をもつようになってきたとみられているが、大阪の場合は、都心地区とターミナルとしての梅田、天六、天満、上六、天王寺、難波等が極めて近接しているのと、私鉄の相互乗り入れが進展しはじめているため、都心軸の延長という形で、従来の副都心が急速に性格をかえていくのではないと思われるふしもある。ことに郊外住宅地の急速な発展とそこにおけるショッピングセンターの建設、市内への自動車乗り入れの困難化というような条件を考慮すれば、十分そのような事態も想定される。もしそうだとすれば、郊外住宅地等を中心に、新たな副都心的性格をもつ都市核が形成される条件が生れることとなろうが、その場合においても、物の流れを中心として設計される「流通業務市街地」とショッピングやアミューズメントセンターとして人の流れを中心に設計されねばならない副都心とは性格的にことなるものがあるであろう。大都市周辺の近郊都市は、近隣住宅地を中心とする日常生活の最寄品を中心とするショッピングセンター的な核をもちうるにしても、社会経済的な意味における業務機能のほとんどを母市に依存するというのが一般である。居住有業人口の過半は、昼間母市で働き、近郊都市で昼間働く人口の20～30%は周辺背後圏から供給されるというのが近郊都市であり、卸機能は勿論のこと、買回品の商品の購入も母市に依存している。

したがって、それぞれの近郊都市そのものは、地方行政機関等を中心とする都市核をもつにしても、経済的には、いわゆる「ヘソ」のない町で、1つの都市ですらいくつもの地域にわかれて求心的に母市につながる傾向が強い。そのうえ大阪大都市圏自体が、大阪を主核としながら京都や神戸を副核として成立しているから、近郊諸都市のなかには、京都、神戸への強いつながりをもつものもある。このような条件をもつ近郊諸都市では、ショッピングセンター的な地域核は成立しえても、広域的な都市核は勿論のこと、それぞれの都市の都市核すらも限られた機能（例えば行政機能）を除けば、容易に形成され難いものがあると考えられる。しかしながら流通業務市街地の物的流通施設においても、関連接触機能なしに

は存立していけないし、卸商の集団立地等にもなって一部業務機能も分散してくるであろうし、またそこが交通の要衝であるということからいって、流通業務地の近くに広域を対象とした各種商品の集配センター等が集中し、取引機能の一部も将来分散化してくることを予想することもあながち不自然ではない。しかしそのためには、母市への求心構造が改められる必要がある。たとえば、近郊都市を相互に結ぶ環状交通網の整備によって、近郊諸都市を広域的に統合し、行政の効率化をはかるというような措置が先行するならば、広域行政の中心核が形成され、それにもなって、企業の支店、出張所や金融機関等も進出し、地区中心核が育つこととなろうし、さらにその地域が特殊な産業で特化度をたかめれば、その部門については、都心機能が一部が移転してくるから新しい都市核形成の条件や可能性が生れてくるかも知れない。

また情報化時代、技術革新の時代といわれる今日においては、旧来の都心機能に欠けていた情報や技術開発的機能を強化する必要があるであろうが、これらの機能については、全然別個の新しい都市核を形成していかなければならないかも知れない。これらの点についての検討を加えるためには、まず第1には、大阪都市圏の発展方向と関連せしめて、近郊都市のもつ性格を明らかにする必要がある。第2には都心機能や都心地区の発展方向と関連せしめて、近郊都市に求められる新しい都市核形成の条件を検討する必要がある。ついで第3には、現実に建設が進められつつある「流通業務市街地」の性格や機能を検討し、それが果してどのような意味における都市核となりうるかを検討する必要がある。

2. 大阪都市圏の構造と機能配置

近郊諸都市を大阪都市圏のなかで位置づけ、そこが受け持つべき機能を明らかにするというのが、ここでの課題である。

そのためにはまず、大阪都市圏ことにその中核となる大阪のもつ経済的機能を明らかにし、それとの関連で大阪都市圏の構造をみていく必要がある。

(1) 都市圏の概念と大阪経済の機能

国民経済の一構成分子、一肢体である地域の経済は、国民経済循環のあらゆるセクションの部分過程の集合に過ぎないから、いかなる意味においても、そこで自己完結的な経済が営まれうるものではない。

しかし経済の循環を地域に即してみた場合に、そこにある程度まとまった経済循環をもつ地域を設定することができるであろう。それは経済の循環は、特定の核を中心としてある程度のまとまりをもって行なわれており、

その核にむかって求心的な結びつきをしめす機能地域を設定することができるからである。こういった観点から経済の地域わけを行なうとすれば、大きくわけて3つの機能地域を設定することができると思われる。すなわちその1は経済圏、その2は産業関連地域、その3は生活圏である。

第1の経済圏は経済の中核管理機能地への求心的な結びつきを中心に設定さるべき地域で、大阪の経済圏としては西日本全域にわたるものとみて差支えない。したがって、それは都市圏概念とはことなるが、そのような経済の中核管理機能をもつ大阪を核として次のべるようないくつかの経済の機能地域が形成されているということとは重要な意味をもつ。

第2の産業関連地域は、産業関連施設や関連産業が機能的に一体となって結びついている地域で、われわれの日常経済社会生活は、このような生活空間を前提として行なわれている。したがってそれは広域生活圏としての性格をもっているといえる。

第3の生活圏は、われわれの日常生活の機能地域であり、都市圏概念は、住民生活空間の機能地域として規定することができると思われるが、大都市においては、日常社会経済生活が居住地と勤務地を含む広域を単位として行なわれているうえに、非日常的な広域レクリエーション地域をも含めて生活空間を考えねばならないということからいって、産業関連地域と広域生活圏とは、圏域的には一致してくることとなろう。

人間生活を支える産業や経済活動の機能地域が産業関連地域であり、その土台のうえに人々の日常、非日常生活が繰りかえされている圏域が生活圏であるから、両者が圏域的にカバーしあうのはむしろ当然である。

産業関連地域、生活圏地域としての都市圏における経済活動は、経済の機能中枢地に求心的に結びついて行なわれているが、そこがもっている中枢管理機能のおよぶ範囲は、大阪の場合は西日本全域、時としては全国民経済的であるが、おおまかにいって東の東京に対応して西の大阪という形で日本経済の2つの目の1つを形成している。したがって大阪都市圏経済は、そのような機能を支える地域的基盤として理解されねばならない。こういった意味で大阪経済のもつ機能をみるならば、西日本の各地域の経済は地域相互に経済交流をもつよりも、直接大阪（阪神）に結びついて運営されており、またそこを門戸として海外にもつながるという形で営まれている。いわば大阪は、西日本経済の司令部的役割をもつと同時に、取引決済の中枢地、物資集散、中継の一大中心地である。この点は、東日本における東京と同様であるが、大阪が大平洋ベルト地帯の中心部、日本交通動脈の中心

部に位置しているのと、伝統的に商取引の中心地となっていたということからいって、東京に比して大阪は物資の集散地、中継地、通過地としての性格を強くもっているところに大きい特色がある。

ところで、このような中枢地のもつ産業の構造上の特色としては、まず第1は経済の司令部的機能において、特化しているということである。日本の場合は政治行政ばかりでなく、企業も極度に強い集権機構をもっており、政治と経済の密着化から、司令部的機能の東京への集中化が著しいが、経済的機能からいえば、東京、大阪はともに取引決済の中枢機能を代表する卸とか金融諸機能において特化度がたかい。第2には、このような中枢地とその周辺は、生産においては高次加工部門における特化度がたかい。

地域の産業は、地域を細分化していけば、特定部門での産業の特化傾向が目立つが、地域を拡大して東西両日本の経済の機能地域にまで地域的範囲を拡大すれば、産業構造が類似し、しかも年と共に一層類似の度合いを強めるという傾向がみられる。そして東京、大阪等の中枢地から周辺地域、中間地域、外郭地域にうつるにしたがって、工業部門では、高次加工部門から低次加工部門へ、完成財から半製品、原料用製品への移行がみられる。これらの事実は、日本の産業構造高度化の方向にそって、両経済圏とも同様の方向で産業構造がかわりつつあり、そのなかで中枢地とその周辺はより一層高次加工部門を担当するという方向にむかいつつあることを意味しているといえる。これらのことからいって中枢地は、中枢機能、流通センター的機能での特化、あらゆる関連産業を必要とし、全国市場、少くとも東日本、西日本といったような広域市場を対象としなければ成立しえないような産業部門での特化傾向を強めながら発展していくであろうことをしめしているといえる。

(2) 大阪都市圏の構造

大阪都市圏の構造上の特色は、大阪を中核としながらも、多心的な都市構造をもっているということであり、東京都市圏が単心型の放射環状構造の大都市圏構造をもつ都市として発展してきたのとは趣をことにしている。

すなわち大阪都市圏は、国土形成の主軸にそって形成されつつあるメガロポリス化のなかで、メトロポリスの発展をとげつつあるが、その中心部は大阪を主核とし、京神を副核とする京阪神既成都市区域からなっている。そしてその周辺には、天然の緑地を距てて、クラスター状に和歌山、橋本、五条、奈良、大津一湖東の諸都市、福知山、綾部、中国縦貫道路以南の姫路等の諸都市をもっており、しかもこれらの諸都市を核として、近畿圏整備法という都市開発区域を4つもっている。したがって

大阪都市圏は大都市の再開発とそこからの機能分散と都市開発区域での受け入れを有機的に結びつけて整備開発を行ないうる条件にめぐまれている。そしてこれらの諸都市は、さらにその背後圏開発の拠点としての役割をもっている。

大阪都市圏が放射環状と同時に帯状構造をもち、またクラスター状の衛星都市群を周辺にもち、しかも巨帯都市化のなかでのメトロポリス化が考慮されうることとは、中心市への極度の求心性を是正し、逆流効果をさけて開発波及効果を周辺におよぼしていくうえで、好都合な条件にあるといえる。つまりメガロポリス化のなかで形成される梯状の交通網によって梯の棧との接点にのる諸都市を核として周辺背後圏の開発拠点を育成していくことができるからである。

それらの背後圏には、幾多の小都市を中心として成立している生活圏があるが、その上位機能を開発拠点となる諸都市が担当し、さらに上位の都市機能を大阪が直接に、または京都や神戸を通じて大阪が間接的に担当しているわけである。

このような都市圏のなかで近郊諸都市のもつ性格が問題になるが、それを問題とするためには、大阪と京都、大阪と神戸、大阪と奈良和歌山等の関係について若干ふれておく必要がある。すなわち大阪は神戸、京都と一体となって西日本の中枢管理機能地としての役割をはたしているが、地域的な関係からいえば、神戸は兵庫の、京都は大阪と一体となって京滋の中核都市としての役割をはたしているうえに、淀川以北の大阪府下近郊諸都市を京阪神で共有する形となっており、京阪神をつなぐ東西都市軸が形成されるなかで、すべての道が北大阪に通ずるという交通体系が形成されつつある。さらにこの地域の工業は東大阪や南部大阪と異って、母市大阪の関連部門に依存しながら近代的工業が琵琶湖淀川水系にそって東北漸するという形で進出していったため、一般的には規模の大きいものが多い。これらの点と住宅都市としてもすぐれたものをもっている点を考慮すれば、北大阪は大阪の都心のもつ機能に欠けた研究開発、情報機能のほか、京都や神戸の都市機能を補完する機能をもつ都市核が要求される地域となる可能性と条件をもつようになると考えられる。これに対して東部大阪、南部大阪は、母市に完全に依存しながら関連下請部門がはみ出るという形で都市化が進んだうえに背後圏が経済開発のおくれた奈良、和歌山である。そして奈良、和歌山両市はそれぞれ両県の中核都市としての役割を果たしているにしても、大阪の求心性が強く、上位機能を大阪に依存する度合いも大きい。こういった意味では、大阪近郊都市の発展を媒介としながら奈良、和歌山の開発が考慮されねばならない面

が多いといえる。すなわち北大阪では国土形成の主軸に沿った京阪神都市軸が形成され、そこに新たな都心機能が要求される可能性があるのに対して、東部大阪や南部大阪では大阪都心軸の延長に都心機能が延伸していく可能性があるにしても、物的生産流通の現業部門の分散、中心市に依存した住宅都市の建設にともなう地域的なショッピングセンター等が、拠点的に配置される可能性が大きい。特に南大阪においては、そのような条件が強いといえる。

しかし大阪都市圏という立場からいえば、既述のように、奈良、和歌山は、大阪の近郊都市の発展を媒介しながら、その開発を考えられねばならないという意味で、中心市への従属性を脱皮しながら、奈良、和歌山への結節性をもつ都市核の形成ということを意識的に考えていく必要もあるであろう。

(3) 大阪都市圏（京阪神地区）における機能分担

大都市圏における地域的な機能分担関係をおおまかにみるため、各都市がもつ機能を代表する結節機関の分布（指標として事業所の従業者数の分布を使用）を中心に考察しよう、ここでは中心市とその周辺との関係をもるのが目的であるから大阪を中心として、その周辺近郊都市と外側の3つに分けて業種別従業者による地域別の分布の特徴についてみると、

グループⅠ 特に中心において集中度の高い業種——

卸商業、金融、保険、不動産業、娯楽業、小売（買回品）対事業所サービス

グループⅡ 中心市での特化度がやや高いが周辺都市

も可成り特化度が高い地域がみられる業種——製造業、小売業（最寄品）対個人サービス業

グループⅢ 中心市で特化度が低く周辺外周都市で特

化度が高い地域がみられる業種——運輸、通信、電気、ガス、水道、修理業、医療保健業

各グループ毎の業種の格性をみると第Ⅰグループの業種は、その地域の生産活動や住民の日常生活にサービスするよりもはるかに広域を対象とする活動を行なっている業種であり、これに第Ⅱグループに属する製造業等の本社従業者を含めれば、それらは全国あるいは西日本、近畿等に対する管理機能、取引決済の機能を代表するものといえる。娯楽業は大都市に通勤、買物、商用、観光その他で集中し、流動する人々へのサービスを提供しているわけで、これまた広域的なサービス機能をもっている。第Ⅱグループに属する小売についても、大都市圏の中心市は周辺部からの購買力を吸収するから買回品的な商品の販売については特化度は高いといえる。その他サービスにしても第Ⅱグループの業種は生活圏を対象として比較的広域的なサービスを行なっている。これに対し

て第Ⅲグループに属する業種と日常最寄品中心の小売はそれぞれの地域の生産や取引と密接な関係を持ち、あるいは地域住民の生活と直接結びついた比較的狭域的サービス需要にも応じているともいえる。

しかし京阪神都市（地域）の場合は、大阪の近郊の両側に京都と神戸の副核都市が存在しているからグループⅢに属する業種が狭域的サービスを提供している業種であるとは必ずしもいえない。これらの点を考慮して、大阪都市圏と東京都市圏を比較してみると

①東京の求心的な機能は、金融面、行政面、および消費サービスの面で強く、大阪のそれは、商取引と物的流通の面で強いといえるが、それを代表する卸には古い問屋機構の残存が著しく、都心地区での重複交錯した小口の現品受渡しを伴う取引や輸送を行なっているものの比重がたかいところに問題がある。卸機能はもともと都心的機能を代表するものであり都心部における卸売りの比重が圧倒的であるが、都心部の交通の混乱や再開発に関連して卸商にも次のような立地移動の傾向が現われている。

⑦近代の卸商、メーカーの販売部門——物的流通機能を分化、分離してこの部門を近郊都市の交通の要衝にうつすか、この部門を担当する運輸業者や倉庫業者の近郊地域へ移動した流通施設を利用する傾向が増大している。

⑧食料品、建材部門等——地区小売需要や建設需要の増大にともなって集配を必要とする商品を扱う卸商の近郊都市への個別移動や新規立地が見られる。

⑨機械部門等——関連メーカーの近郊諸都市への移転等に伴って地区生産や生産的消費需要に即応していくため問屋の機能をもった卸商の立地移動も現われている。

⑩大都市再開発に関連する集団移転——取引機能と物的流通機能とを分離しえない中小卸（問屋）部門の移転ならびに将来を見越しての中堅層の用地確保のための一部機能の移転。

⑪製造業の特化度が東京に比して、大阪が高く、大阪は東京に比してなお強く生産機能を持ち続けているが、臨海部とその接続都市で、用地用水型の装置工業が多数建設され、大都市の過密のうわぬりを結果していることに問題がある。大阪工業の立地移動の方向としては、装置型工業の両翼臨海部から瀬戸内等の中間地帯への移動と、琵琶湖淀川水系沿いの、近代産業を中心とする移動、東部大阪・南部大阪の両内陸部への下請関連部門の移動の3つの型がみられる。内陸部への移動は母市の下請関連部門に依存するかあるいは母市の元方に依存するという形で分散化が行なわれているため、せっかく移動

しても母市への輸送負荷が増大するという結果を生じている。また母市からの移転は比較的規模の大きいグループが中心となっており、母市内に小零細層が滞留するという傾向がある。また中規模以下では元の所在地から遠く移転できず、周辺部のスプロールエリア化が著しいというところに問題がある。

③大阪周辺の人口前進地帯は都心から15—20軒圏にあり、東京の30—40軒圏に比して都市域はかなり狭いが、これらの周辺地域は近畿圏整備法という近郊整備区域で、京都、神戸両都市の中核機能の諸影響をもかなり強くうけている。そして、その外側には近畿圏整備法という都市開発区域が4つ存在している。したがって大都市からの分散送り出しと、都市開発区域での受け入れとが計画的に結びついて行なわれるならば、近郊都市へのスプロールエリア化防止にも役立つが、大都市のもつ既集積への接触の利益、近接の利益を享受するのだけければ存立し難い都市性工業については、近郊都市での受け入れを考慮しなければならない。

近郊都市は卸、小売（買回品）、娯楽、金融、保険等の機能においては強く大阪市とくにその都心と副都心地区に依存しているが、運輸、倉庫、通信、電気、ガス、建設等の現業部門、医療保健、小売（最寄品）等のサービス部門では地域的サービスを提供しあるいは都心部機能の分化による立地がみられる。したがって近郊都市のもっている機能は、都心地区との補完関係にたつ現業部門と地域住民への狭域サービス部門の2つに大別できるが、地域住民の職場の多くが都心地区に段階的に依存するという形をとっているため、地域としての都市核が成立し難い条件にある。近郊都市をいくつかのブロックに分けて広域行政区として、都市核を育てながら、そこに住み、そこで働き得る条件を育てるということが必要と考えられるがこの点については後に考察する。

④京都と神戸の両副核都市の管理機能は、周辺ならびに背後圏をカバーしているが、金融と取引決済の機能では大阪への従属性が強い。神戸の場合、海運、貿易に関連して発展した重工業部門や、ゴム、食料工業のほか、貿易取引における現業部門の特化度が高いが、工業の下請関連部門と貿易管理部門は大阪に強く依存している。京都の場合は、娯楽サービス、教育、対個人サービスの特化度が高いが、これらの機能は大阪都市圏に対してだけでなく、対全国的なサービス機能を果している。奈良の娯楽サービス、対個人サービスも同様であり、和歌山も同様の傾向を持つが和歌山は生産機能を強くもっている。

⑤東京都市圏の場合は、東京の求心性がずば抜けて強く、しかも一点集中的であるのに対して、大阪はその外

周都市とはある程度の機能分担関係がみられる。そして京都は京滋を一体とする地域の中心都市として、神戸は貿易において特殊な役割を分担しながら兵庫における中心市としての役割を果し、大阪のもつ中核機能を補完し、分担しながら、大都市圏は勿論のこと対西日本あるいは対全国的な中枢機能を果している。これに対して奈良は大阪の近郊都市化しつつあり、和歌山は距離的な関係もあって、独自の機能は持っているが、経済自体は両者とも大阪への従属性が極めて強い。これらのことは大阪近郊都市の性格づけにも重要な関係を持つこととなるであろう。この点をもう少し具体的にみるため近郊諸都市の特色をみてみよう（表1参照）

第1表は京阪神地区全体が、大阪市経済に求心的に結びついて運営されている状況を示している。すなわち大阪市人口は京都、神戸をあわしたもののより50%足らず多い程度であるが、金融と卸売上げにおいては10倍内外あるいはそれ以上を上回っており、工業出荷が4倍内外の大きさであるのに対して、大阪市の取引決済における中枢機能地としての役割が極めて大きい。また卸売上げと小売売上げとの対比では大阪市は15~16倍であるのに対して京都、神戸は4~5倍に過ぎず、近郊諸都市では2~3の例外を除いて小売売上げが卸売上げを上回っており、卸機能は全面的に大阪市に依存している。金融面でも近郊はすべてが預金超過で大阪で貸出超過となっている。また昼夜間人口比率でみれば京都、神戸の流入超はごく僅かで大阪市の流入超が圧倒的で近郊都市居住の有業者の30%~40%内外は大阪への通勤人口で構成されている。近郊諸都市の地区別の性格づけを行えば、北大阪の諸都市は、阪急宝塚沿線においては住宅都市的性格を強くもっているのに対して、淀川右岸地区は生産機能と住宅機能を併せ持っている。

東大阪では淀川左岸地区が住宅都市機能はかなり強くもっているが東大阪市から八尾にかけては生産機能が大きく、これに対して南大阪は南河内に住宅機能が一般に大きいのに対して泉州地区は総じて生産機能が強く、しかも地区別に小さいまとまりをもった都市が存在している。ために大阪市との関係を除けば、人口流入超の諸都市がこの地域には多い。阪神間は尼崎の生産機能が目立つほかは一般に住宅機能が強い地域である。人口流入関係から近郊諸都市のなかで核都市的性格をもつものを検出すれば第2表のごとくであるが、それは工業生産の現業部門の雇用が大きいため地区中心の業務機能ですぐれたものをもっているわけではないから、それを都市核形成の指標とすることには無理があるであろう。

表 1 阪 神

都 市 名	面 積 (千㎡)		人 口 (千人)		金 融				製 造 業 出 荷 (億円)	
					預 金 (億円)		貸 出 (億円)			
	S 40.10.1	S 44.10.1	S 40.10.1	S 44.10.1	S 39.3	S 43.9	S 39.3	S 43.9	S 38	S 41
京 都	610	611	1,364	1,424	4,636	7,938	3,157	6,056	3,773	4,902
宇 治	67	67	96	97	48	105	28	65	335	473
大 阪 市	202	203	3,156	2,991	27,371	43,078	30,230	49,430	16,871	20,772
豊 中	36	37	291	344	278	669	112	328	555	701
池 田	21	22	82	93	145	269	56	104	507	764
吹 田	36	37	196	249	177	389	66	143	482	585
高 槻	108	108	130	201	148	341	44	128	602	917
茨 木	76	77	115	153	98	252	25	81	949	1,043
箕 面	49	48	43	53	21	57	2	11	18	38
東 大 阪	61	62	441	468	728	1,417	418	909	1,542	2,913
守 口	13	13	138	176	145	318	51	129	420	698
枚 方	64	65	127	190	137	283	50	107	305	734
八 尾	41	41	170	209	153	319	61	161	605	1,003
寝 屋 川	24	24	113	193	68	194	9	46	214	463
大 東	18	18	57	83	48	104	18	33	357	650
柏 原	24	25	44	51	43	79	18	39	262	380
門 真	12	12	95	128	29	170	6	46	924	1,414
堺	125	132	466	569	714	1,369	408	834	2,175	3,794
岸 和 田	86	70	143	159	296	485	173	287	294	386
泉 大 津	9	10	53	59	159	259	130	214	461	539
貝 塚	40	41	69	72	97	197	57	127	430	511
泉 佐 野	49	50	66	77	153	245	92	145	252	342
富 田 林	39	40	47	68	62	112	27	45	35	70
河 内 長 野	108	110	40	50	42	82	16	25	476	116
松 原	16	17	71	101	51	102	17	41	121	233
和 泉	85	85	84	95	69	111	24	52	301	371
羽 曳 野	27	27	50	70	31	73	7	20	55	92
神 戸	530	536	1,216	1,267	4,188	6,716	3,601	6,122	4,580	5,995
尼 ケ 崎	47	48	500	539	986	1,664	617	1,118	3,928	5,141
西 宮	96	96	336	366	436	719	184	298	1,191	1,710
芦 屋	16	16	63	68	84	141	12	19	7	12

(注) 昼間流入人口比率 = $\frac{\text{流入者}}{\text{常住就業者}}$

(昼夜間差人口比率) = $\frac{\text{流入者} - \text{流出者}}{\text{常任就業者}}$

経済企画庁「地域要覧」1969年による

都 市 概 況

商 業 販 売 額 (年間)				昼 間 流 入 人 口 比 率 (昼夜間差 人 口 比 率)		産 業 分 類 別 人 口 比	
卸 売 業 (億円)		小 売 業 (億円)		%		%	
S 38.7~ S 39.6	S 40.7~ S 41.6	S 38.7~ S 39.6	S 40.7~ S 41.6	S 35年国調	S 40年国調	S 35年国調	S 40年国調
7,077	9,110	1,676	2,009	10.0(2.5)	15.8(6.9)	1 : 42 : 57	1 : 42 : 57
7	13	34	49	27.0(- 23.0)	30.5(- 31.3)	4 : 52 : 44	3 : 47 : 50
105,440	107,130	5,463	9,909	40.0(32.8)	55.1(44.1)	0 : 48 : 52	0 : 47 : 53
82	194	153	272	43.6(-120.8)	21.9(- 49.5)	2 : 41 : 57	1 : 40 : 59
41	63	61	80	73.0(- 43.9)	51.2(- 17.3)	2 : 34 : 64	1 : 37 : 62
35	164	90	149	85.6(- 50.4)	38.5(- 36.8)	1 : 42 : 57	1 : 41 : 58
14	26	67	105	52.7(- 29.4)	31.4(- 28.9)	4 : 45 : 51	2 : 44 : 54
30	73	66	102	48.2(- 40.9)	43.1(- 14.9)	2 : 43 : 55	2 : 44 : 54
3	14	18	28	18.9(-159.5)	31.0(- 50.5)	4 : 53 : 43	3 : 34 : 63
196	—	351	—	—	41.1(- 9.7)	—	—
95	125	85	111	62.6(- 57.6)	38.3(-19.2)	1 : 52 : 47	1 : 52 : 47
22	41	56	85	35.2(- 90.2)	23.0(- 41.1)	3 : 40 : 57	2 : 38 : 60
118	182	84	118	31.7(- 50.5)	25.4(- 29.8)	5 : 50 : 45	4 : 50 : 46
8	32	42	86	49.5(-106.1)	27.1(- 41.7)	3 : 37 : 60	2 : 45 : 53
7	18	25	38	61.2(- 31.8)	49.1(- 8.5)	2 : 59 : 39	2 : 55 : 43
22	24	26	20	48.3(- 30.5)	48.1(- 5.1)	4 : 53 : 43	2 : 54 : 44
4	16	38	68	—	43.0(- 17.9)	—	1 : 52 : 47
356	625	274	406	27.1(- 14.6)	24.1(- 13.2)	2 : 52 : 46	1 : 50 : 49
128	200	118	146	16.7(- 24.6)	15.6(- 24.1)	3 : 51 : 46	2 : 49 : 49
73	135	39	63	52.2(28.5)	37.0(1.1)	3 : 64 : 33	2 : 61 : 37
51	61	36	48	18.1(- 7.1)	17.1(- 13.4)	2 : 65 : 33	2 : 61 : 37
34	39	38	48	20.9(- 1.9)	20.3(- 8.4)	7 : 57 : 36	6 : 57 : 37
15	23	22	35	32.8(- 19.4)	25.2(- 27.1)	3 : 38 : 59	2 : 38 : 60
8	13	21	30	20.1(- 41.9)	28.6(- 21.8)	4 : 40 : 56	3 : 41 : 56
12	26	32	33	32.8(- 76.1)	21.7(- 48.4)	5 : 43 : 52	4 : 43 : 53
8	14	36	50	7.9 (- 17.3)	10.3(- 24.9)	3 : 57 : 40	3 : 54 : 43
13	35	18	34	23.0(- 96.5)	17.5(- 54.7)	7 : 38 : 55	3 : 57 : 40
5,812	7,798	1,494	2,388	16.4(3.4)	18.4(3.2)	1 : 41 : 58	1 : 39 : 60
348	609	359	521	30.5(- 17.2)	26.6(- 18.4)	1 : 57 : 42	1 : 54 : 45
328	502	241	307	45.0(- 54.3)	49.2(- 60.5)	2 : 41 : 57	1 : 39 : 60
13	22	52	63	53.0(- 19.3)	69.2(- 95.7)	1 : 33 : 66	1 : 32 : 67

表2 人口流入よりみた地域核（40年国調）

流入超過の都市	大都市との流出入以外で、流入超過の市（○印大中な流入超過）	1,000人以上の流入超過市町村数	1,000人以下の流入超過市町村数
泉 大 津 市		3	5
三 田 市		1	5
大 和 高 田 市			
	○ 堺 市	10	22
	池 田 市	4	14
	吹 田 市	5	20
	高 槻 市	1	9
	○ 守 口 市	2	14
	○ 門 真 市	3	13
	○ 枚 方 市	1	4
	茨 木 市	4	12
	泉 佐 野 市	1	9
	河 内 長 野 市		4
	松 原 市		2
	大 東 市	1	14
	○ 東 大 阪 市	7	46
	柏 原 市		12
	摂 津 市	1	5
	藤 井 寺 市	1	4
	○ 尼 崎 市	6	6
	明 石 市	2	5
	○ 宇 治 市	1	8
	亀 岡 市		1

大阪商工会議所「京阪神都市圏の構造と行政の実態」による

3. 都心機能の集中と拡大方向

都心機能の核心をなすものは、中枢管理機能であるが、大阪における場合は、行、財政面における中枢機能は地域ないしはブロック的で広域的なものとしては、企業の本社等によって代表される経済の中枢管理機能（企業の意志決定、取引、決済機能）とそれを助ける情報、サービス機能が都心機能を代表するものであるといえる。それらは日本においては東京と大阪に圧倒的部分が集中しているが、大企業のそれは全国的に龐大な支店、出張所網をもつほか、系列的支配の中心となっているからいわばそこが経済運営の司令部的性格を持っているといえる。

これらの支店、出張所網、分工場網は、全国的でそれによって東京や大阪を頂点とする重層構造をもつ都市の形成と配置をみているのが日本の現実である。すなわちそれぞれの都市は、その都市のもつサービスエリアの大きさによって、地方小都市、地方核都市、広域中枢都市と逐次上位機能を上位都市に依存しながら大阪と東京、そして政治、行財政面では最終的に東京依存しながら

地域社会における結節的機能を営んでいるわけで、地方の産業はそれぞれの地域の都市において全国的に張りめぐらされた大企業の支店、出張所網等の網の目につながることによって、全国的な経済循環に組み入れられていっている。勿論このような市場連結の網の目は、専門的企業となればそれほど巨大でなくともチェーン化された組織網を組むことも可能であり、それらの多くのものは、東京、大阪のほか、広域中枢都市に本拠を置くものも多いし、反対に東京、大阪に支店、出張所網を置くものもある。

しかし日本の場合は、政治、行財政面の集権性がことのほか強く、政治と経済の密着をともなって企業もまた集権性の強い運営がなされているため、本社の機能の東京への一点集中が目立っている。しかし卸機能においては、なお大阪が東京に対応して西日本あるいは全国的な中枢機能を持っている。それは大阪が地理的環境と伝統的に培かれた商業機能のゆえに物資集散地、中継地として大きい役割を持っているからである。

ところで中枢管理機能は、それ自体として接触、近接の利益が大きくしかも物的生産流通とちがって、集積の

物理的限界による制約は比較的小さい。しかしこれらが集中している都心地区には、なお多くの物的流通機能が残されており、商取引と物的流通の分離、分化が困難な問屋も多い。また非都心的機能を純化しえたとしても、そこで必要な対事業所サービス、情報系諸産業、対面接触やそれに必要な対個人サービス等が付随して必要となり、経済規模の拡大に伴って都心地区も拡大せざるを得ないし、自動車交通の増大に伴って都心機能の点集中には自ら限界が生じる。したがって一方では都心地区の再開発による機能の純化効率化が、他方では都心地区の面的拡大が必要となるが、この場合都心地区が都心軸という形で一定の拡がりをもっていずれかの方向に拡大していくのか、あるいはまた都心機能を代替しあるいは肩替りしうる新都心（部分的には補完するとしても質的には旧都心と同様の機能を持つ）が、都心地区と離れて存立しうるようになるかということが問題となる。

このような新都心は、従来いわれている副都心とは性格の異なるものである。副都心はターミナル駅を中心に発展してきたショッピングやアミューズメントセンターとしての性格を持っており、都心が持っている業務機能には乏しい。都心機能は複合的な機能で多くの関連接触機関を必要とする。

中小都市の場合は、都心機能そのものが、ショッピングやアミューズメント機能をより多く持ったものであるのは、日常の生活需要に応ずる機能を持てばことたりるからである。しかし東京や大阪のように全国的な中枢機能が集中している大都市の都心での業務機能は既述のように複合的で多くの関連接触機関を必要とし、細分化された社会的分業が成立しうるだけの業務量が相接近して存在していなければならない。このような条件を考慮すれば、都心機能を分離して、新都心を形成するということは極めて困難で、既存の都心との業務上の連絡を密接に保持しうる形で都心地区が拡大していくと考えられるが、それが面的に膨張していくのでは、都心地区への近接性からいって難点があるから、一定の中をもちながら都心軸が延伸するという形をとることとなる。しかし都心軸の延長線上には、すでに副都心が存在している場合もあり、また地区商業中心地が形成されている場合もある。このような場合には、これらの地区が都市業務地に再編される可能性が多い。しかし住宅地等が形成されている場合や住工混合地域が存在している場合には、接触の利益を保持しやすいように地区の再編や再開発を必要とするであろう。職住接近がはかられうるような再編が行なわれるならば、通勤難も緩和されうるであろう。ところで大阪の場合、都心軸の延長方向としては、御堂筋と築港深江線の延長の2つが考えられる。両者が交る

地域を中心にして、都心地区が南北にのび、両端に副都心をもっているが、梅田、難波ともにターミナルとしてすでに大きい副都心が形成されている。

しかし淀川で連続性が中断されるから、この都心軸は巾をひろげながら拡大するという方向をとるものと思われる。この都心軸の北方の延長線上にある新大阪駅周辺と千里地区中央センターは、将来副都心として発展することとなるが、新大阪駅周辺は地域的にみて、都心機能を補完し、一部肩替りする機能をもつこととなると思われるが、千里中央地区センターは性格的には、ショッピングセンターとしての機能をもち続けることとなる。また万博跡地については、現在その利用方法が明確化されていないが、地域の性格としては、従来大阪の都心に欠けている中枢的機能をもつ全く新しい機能をもった新都心へと発展していく可能性と条件があるといえる。（例えば情報センター、技術開発センター）御堂筋の南方への延長線上では、堺東周辺から南海堺駅にかけて地域的な業務地とショッピングセンターが形成されている。難波や天王寺のもつ副都心的機能の一部が堺東から三国駅方向に移動する可能性が強い。それは南河内一体の開発が住宅都市建設を中心として行なわれているからである。

これに対して南海本線一帯の諸都市は、それぞれ地域が特定の機能をもってある程度まとまった生産機能をいとなんでいることもあって、堺への購買力の吸引力はそれほど強くなく、買回品的なものは、難波に依存し続けるという傾向が当分続くであろう。そして距離的にみて泉南地区では、岸和田等を中心に地区中心市としての都市核が育つ可能性が大きいといえる。

東西幹線である築港、深江線上では、現都心地区を中心に都心業務地が東西に伸びる傾向がある。そして西部では、南港埋立地ならびに弁天町を中心として貿易業務地が形成される可能性と条件があるが、現業部門的な性格をもつ業務地、物流センターとしての機能が中心となるものと思われる。また築港深江線と中央環状線の交点東大阪流通センター周辺は、陸の港としての流通業務地が建設されつつあるが、現状では貨物駅的色彩が強く地区中心の業務地ないし副都心的性格をもつ地域への発展を期待できない状態にある。この点については、東大阪ならびに現在建設が進みつつある北大阪の流通業務地、将来その建設が予定されている南大阪流通業務地と共に後に検討することとする。

4. 流通業務市街地の都市核としての性格

（1）流通業務地の性格

都心ならびにいわゆる副都心、ないし新都心の建設や

地区商業中心地の建設構想については、御堂筋主軸構成の都市構想をえがく大阪市の計画（昭和65年目標）とそれに中央環状線を加えて二軸構成の大都市圏構想をえがく府の計画との間には、若干のニュアンスの相違がある。

大阪市の計画は、職住接近をねらったコンパクトな計画であるがどちらかといえばやや閉鎖的であるのに対して、大阪府の計画はやや開放的である。しかし京阪神を加えた大都市圏構想という点からいえば、大阪府の計画ですら閉鎖的な性格をもっているように思える。これらの点を考慮しながら、流通業務市街地形成の核として考慮され、また建設が進みつつある流通業務団地の性格を検討し、それがどのような意味での都市核として機能しうようになるかについてみることにする。

既述のように、三環状線と十大放射線で形成される交通体系のなかで、豊中、茨木、三島、守口、門真、東大阪、八尾南部、河内松原、堺東等の交通の要衝には流通施設、あるいは流通業務地の建設が予定され、また現にその建設が進行しているが、このうち特に流通業務市街地として法律によって流通団地の建設が行なわれているのが、東大阪荒本地区と北大阪三島地区であり、同様の計画が南大阪の堺東周辺にも予定されている。

大阪地方計画では、流通業務団地を新都心の核として、新しい街づくりを考えているわけであるが、その中心施設はトラックターミナルや倉庫等の物的流通施設であり、それと関連して卸商の集団化をはかろうとしている。しかし集団立地する卸商は、北大阪では中央卸売市場や木材商であり、東大阪では機械金属、紙、医薬品等が予定されているが、これらは都心での集団立地が困難となったか、または物的流通機能のみを分離して立地する傾向にあり、流通業務地に求められている機能の最大ものは物資の集散、中継産地としての機能であり、そこに集散する物資の量は、各流通業務地とも50年には300万屯、60年には500万屯内外に達するものと推定されるが、このような貨物がそこで動くということと、現在のままでは流通業務地内部でのトラック・ターミナル、倉庫等の間の有機的なつながりがうすいということからいって、業務機能をもった流通センターへの発展が疑問視される。すなわち第1のグループは、トラック・ターミナルを通ずる路線貨物であり、その集配地区は、地区周辺と各地区に接続する大阪市内の諸地区で、年間各ターミナルとも300～400万屯の発着を想定しうるのであろうが、貨物の種類としては軽工業品ことに日用雑貨と機械類が中心となる。

第2のグループは、営業倉庫を通ずるもので各流通業務地とも60～70万屯の入出庫量を見込みうるであらう

が、倉庫は流通倉庫としての性格を強めるものと思われる。すなわち貨物の種類は地区によって多少相違するであろうが、共通して機械金属および同材料や繊維製品と食料製品および紙類などが主たるものとなると思われるが、その集配区域内で、倉庫独自の輸送をもつてあろう。

第3のグループは、流通業務地区内に建設される卸業者の取扱う貨物であるが、流通業務地内への立地理由の最大のものが都心地区における輸送の行詰りにあり、店舗ぐるみ集団移転する業者は、取引機能と物的流通機能の分離が困難なクラスとなるであろう。

かりに40～50軒の問屋集団が、それぞれの流通業務地に建設され、1社平均年1,000屯を取扱うとしても、1カ所20万屯内外の取扱いとなるが、入出荷と交錯輸送を考慮すれば各地区流通業務とも40～50万屯の輸送需要となるとと思われるが、その取引形態からみて、自からの倉庫を必要とするものが多いであろう。このような想定がたつとすれば、流通業務地内においてトラック・ターミナル、倉庫、卸集団相互にどのような関係が生ずるであろうか。まずトラック・ターミナルと倉庫との関係についてみると、トラック・ターミナルは路線貨物を対象とするものであり、そこで取扱われる貨物は小口混載貨物である。それらは流通業務地内の営業倉庫とはそれほど密接に結びつかず、独自の集配を行なう可能性が多い。それは路線貨物の性質として、直接集配区域のメーカーや問屋との強いつながりをもつものと思われるからであるが、これを倉庫側からみればそれが取扱う貨物は、路線にのらないものの比重が高く、しかも倉庫が流通倉庫としての役割を強めるとなれば、それ自身が運送業をも営むようになるであろうからである。

しからば、流通業務地に立地する卸集団とトラック・ターミナルや倉庫との結びつきはどうなるであろうか。立地する卸集団の種類と性格、その取引形態や市場ならびに利用する輸送手段の内容について検討したうえでなければ結論めいたことはいえないが、問屋的性格をもつ卸業者が中心となる場合には、卸業者自体が集荷、配達を行なう必要のある貨物も多いであろうから、それ自身保管施設をもたねばならないものが多くなるであろうし、直接運送業者に集荷配送を委託するものも多くなろう。また共同の保管や集荷、配送を考慮し、あるいは共同で運送業者を利用するという方向をとる場合も考えられる。物的流通施設と卸集団を流通業務地に集めるということだけによって、それぞれのもつ機能が相互に有機的に結びつき補完しあって、合理的な輸送システムが実現されるようになると速断してはならないといえる。ことに、流通業務地に建設されるトラック・ターミナルは公

共性をもった一般ターミナルではあるが、現実の運営は特定業者への賃貸制度がとられ、バースは専用化されるということになれば、業者によってはそれをサブターミナル的に使用するものも生ずるであろうし、また一般の業者の利用も制限される。またトラック・ターミナルが扱うのが路線貨物である以上、その取扱う貨物の種類にも限度がある。

さらに倉庫が流通倉庫として十分な機能を果たすためには運送業をも兼営する必要がある、トラック・ターミナルとの競合の問題も生ずるであろうし、問屋はまた自からの貨物を処理するため別途共同の流通施設をもつということになれば、輸送体系、形態を合理的、能率的にしようとする意図は容易に実現されえないこととなる。流通業務地の運営についてはさらにつ込んだ研究を必要とするであろう。

(2) 流通業務地における卸集団

流通業務地への卸商業の集団化は、主として過密都市対策から出発したものであるが、卸商業が当面している他の大きい問題はいわゆる「流通革命」に対応する卸機構の近代化であり、流通業務地への移転は前者をきっかけとするものではあるが、同時に後者の近代化への足がかりをつくるということが重要な問題となってくる。ところで流通業務地に集団移転が予定される業種は、既成市街地における立地上の制約が特に大きい業種か、地区メーカーと密接に関係をもち、どちらかといえば問屋的性格をなお強くもった業種が中心となるものと思われるが、いずれの場合においても自然発生的に既成市街地内で形成された問屋街区から同業種業者が協力して新たな集団形成を行なうという方法がとられるであろう。

参加者は一部移転するものもあり、また全面移転するものもあるが、移転の大きい理由が立地上の理由に基づくものであり、しかもそれが物的流通と取引機能の分化、分離が困難なところから移転して新天地を開拓しようとするものが多いだけに、内容的には中小規模ではあるが中堅企業層が中心となるのはいうまでもない。移転については政府の各種の助成措置もあるが、中堅クラスといっても、問屋的性格をもつ卸商は中小メーカーを地盤に成立し、あるいは中卸的性格をもつものも多いから、経営基盤は必ずしもそれほど強固ではないし、いわゆる「流通革命」の洗礼を最も大きく受ける可能性のあるクラスでもある。したがって集団化と同時に協同化や協業化による、新たな組織の経済の展開によってその体質改善をはかるとということが重要な問題となるが、移転に伴う過渡期における営業上のマイナスや多くのインシヤルコストの負担を考慮すれば、一般的な援助のほか、公共投資の有効利用という面からも総合的な計画を

必要とするものがあるであろう。これらの集団化に伴う諸問題は商業団地一般の問題として検討すべき問題であるから、ここでは触れないが、流通業務地が物的流通施設の整備を中心に考慮されるだけでは、そこが地区の業務中心地形成の核として地区経済の発展に役立つという役割は、比較的にうすくならざるをえないであろう。

しかしながら流通業務地は各地区とも交通の要衝である。倉庫群やトラック・ターミナルだけでは、取引業務地としての機能をもちえないにしても、その周辺には、新しい都心形成の核として適した地域も存在している。このような地域に設けられる卸集団としては、メーカーの販売部門をも含めて特色あるマーチャンダイズ・マート式の卸センターをもち、全国市場を対象に活動しようにすることがのぞましいといえる。この場合、機械類等の注文生産の商品については、パウラマ方式の広大な展示場をもって、メーカーの取引の斡旋を行なうようにする必要があるであろう。またこの種の展示場をもって全国的にメーカーや卸商相手に取引を行なうのに適した商品としては、建築材料や家具装備品インテリア関係商品がある。この部門は大阪都市圏内の需要も極めて多く、その伸びも大きいことが予想されるから、商取引の中心地としての機能をも十分果たしうることとなろう。いずれにしろ、新たな機構のもとに近代的な商品戦略をとり入れた卸集団の形成を考える必要があるであろう。

流通業務地が地区の業務中心地へと発展していくためには、地区の小売のよき相談相手となり、また小売を指導援助することのできる卸集団の形成を考慮する必要がある。大都市の近郊諸都市の小売は直接都心地区の卸に結びつき、また地域住民の購買力は、直接都心地区の百貨店や専門店に流出するため、近郊都市は一般に卸機能をもっておらず、また小売も最寄品的な小売が中心となっている。しかし近郊諸都市の人口の増加と消費需要の拡大に伴って大型小売商も増えつつあるし、食料、建材部門等の卸商も急速に増えつつある。都心地区の交通混乱と周辺への人口・産業の分散化につれて、この傾向はますます強まると思われるし、近郊都市の小売も買回り品的な商品需要にもこたえるだけに育つことによって、一層それが促進されるであろう。しかし小売がそのような要請にこたえるためには、周辺近郊都市の中心となる地域に各種商品の品揃え機能をもつ総合的な卸センターが存在することが必要である。流通業務地建設の当面のねらいは、物的流通施設の整備にあるが、それを地区経済の発展によりよく役立たしめるためには物的流通施設をフルに利用できる周辺部に地区需要に応ずる消費財部門の総合卸センターをもつことを併せて検討する必要がある。

るであろう。この総合卸センターは衣料、繊維、食料品、建材、金物、履物、化粧品、雑貨、菓子、文房具、電気器具、その他各種の日用品卸を中心に集団化をはかり、地区小売業者の共同仕入機構としても機能しうるように考慮されることがのぞましい。

しかし従来からの仕入経路を急速にかえることには多くの摩擦を伴う問題も生ずることも予想されるから取引形態と商品の流通経路を十分検討して、その建設の方向づけを行なう必要があるのはいうまでもない。またこのような卸総合センター乃至は小売の共同仕入れ機構を、地区小売業者の協力をえて設立することができるとすれば、卸総合センター付設のショッピングセンターを、地区小売業者と協力して近郊都市に建設していくことも可能となるであろう。

整備されたトラック・ターミナルや倉庫等の物的流通施設が近くに存在することは、卸商の集団立地にとって有力な誘引となることは疑いはないが、しかし既述のように、もともと副都心機能と物的流通施設の機能地としての流通業務地とは、性格的に異なるものであるから、両者の要求を統合するということには無理があるが、卸商業の新たな集団地形成という立場からいえば、そこに関連接触機関が誘致されるということが必要である。

このような機関誘致のためには卸センタービルを共同で建設して、そこに会議室、商談室、研修室、展示場、陳列所をもち、関連接触機関としての金融、通信、サービス諸機関のほか、公共的諸機関を入居せしめることを考えねばならないが、同様の施設はトラック・ターミナルや倉庫のためにもある程度必要となるであろう。従って個々にそれをもつのではなく、流通業務地全体へのサービスが可能となる公共サービス機関と関連接触機関を収容しうるセンタービルを建設して、それぞれの要求をみたと同時に、将来流通業務地が、地区中心業務地の中心として発展しうるための核たらしめるようにすることがのぞましいといえる。しかし流通業務地建設当初は、関連接触機関に要求される業務量は、それほど大きくないから、当初から大きいセンタービルをもつ必要はないが、それでも入居業者の資力のみをもってしては、計画的な建設を行なうことは困難であろう。このような困難を克服するためには、公共機関において流通業務地関係者の住宅兼用にセンタービルを建設し、公共サービス機関と関連接触機関を入居せしめ、将来住宅を他に移してセンタービルとして運営するという方法を講ずることが、より現実に即した行き方であると考えられる。

5. 都市核形成の条件——結びにかえて

近郊都市は母市に従属した経済をもち、交通体系も母市への求心性を一層強める形で形成されているうえに、大阪都市圏では京都、神戸という大きい副核があり、京阪神が近郊都市を共有した形となっているうえに、近郊都市の面積もそれほど広くはない。従って一般的には、新都心のそだつ条件には乏しいといえる。現在府下人口の過半が近郊都市に住み、工業生産の60%が府下で行なわれているが、卸売上では98%までが大阪市内で行なわれ、小売においても大阪市の占める割合が70%以上である。府の長期ビジョンでは60年には府の人口の70%以上が府下に住み、工業出荷の60%が府下で行なわれる見通しであるが、商業販売では卸小売を含めても、大阪市内が90%を占め、この部門の近郊都市への分散はあまり進まないこととなっている。

表3 大阪府地域発展の指標

	人 口 (万人)		工業出荷 (百億円)		商業販売 (百億円)		市街地面積(km ²)
	40年	60年	41年	60年	41年	60年	60年
大阪府	660	960	417	1,330	1,202	4,500	860
大阪市内	316	300	208	530	1,148	4,120	180
北大阪	93	180	45	150	14	100	170
東大阪	123	210	85	190	18	150	180
南大阪	134	270	79	460	22	130	330

大阪府「大阪府長期ビジョン」(44年12月)

都心機能を代表するものの1つが、商取引機能であり、大阪においては特にそのもつ役割が大きいことからいって、卸機能が容易に府下に分散しそうにないということは、都心機能を代替しあるいは肩替りしうる新しい都心がそだちにくいことを物語っているといえる。これに対して小売部門は、近郊都市の人口増加にともなう府下の比重がかなり増大することとなるが、それでも市と府下との人口の割合に比して、近郊都市での小売売上の比重は極めて小さく近郊都市の小売は依然として、最寄品中心のものにとどまるであろうことを思わせるものがある。このことは昭和60年における大阪市の夜間人口が、300~350万人と見積られているのに対して、昼間人口(大阪市の就業人口)は500万人と推定され、150~200万人におよぶ通勤者が昼間流入してくるが、その圧倒的部分が近郊諸都市からの通勤であるということと対応するものである。

このような条件からいえば、経済の発展につれて都心機能が量的に拡大するにしても、それが分離して新しい

都心にうつるといよりも、都市軸の延長線上に都心機能が巾をもって拡大していくという可能性が強く、その延長線上に現副都心（梅田、難波、天六、天王寺）に業務機能が追加されるという形で都心軸が伸びていく可能性が多いとみねばならないであろう。しかしながら、情報化時代の到来やより一層高次加工化が求められる産業構造高度化の要求にこたえていかねばならないということからいえば、従来の都心機能では十分果たしえなかった情報蒐集、処理、伝達の諸機能や研究開発機能、国際的な文化や技術交流に必要な機能、特に大阪を特色づけているアジアとの経済、文化における結節的機能を支える諸施設については、それを現都心地区やその延長線上にのみ求めることが困難なものがあるであろう。従ってこれらの機能整備のための新しい都市核形成が必要となると思われる。このような性格をもつ地域へと発展する条件が最も大きいのは、万博跡地である。また開発の余地を多くのこしている南大阪においては、研究学園都市建設を目指しての都市核形成を考慮するということも必要となるであろう。そこに研究機関があり、技術者がおり、研究が行なわれているということが地域の新しい産業、高次加工産業開発の大きい誘因となるからである。

しかし、近郊諸都市に新しい都市核が生まれるかどうかということについては、単に大阪市と府下との関係だけでなく、隣接諸地域との関係を考慮して判断されねばならない。そこで隣接府県を含めて、昭和60年における大阪都市圏の地域別の諸指標をしめすと次のごとくである。

表4 大阪都市圏の地域別の諸指標（60年）

	人口 (万人)	工業出荷 (百億円)	商品販売 (百億円)	市街地面積 (km ²)
大阪府	963	1,330	4,500	858
内大阪市	300	530	4,120	180
奈良県	156	104	71	249
和歌山県	120	244	131	174
兵庫県	570	766	867	484
京都府	290	330	636	306
滋賀県	110	148	88	182
計	2,209	2,922	6,293	2,253

大阪府「大阪府長期ビジョン」（44年12月）

ここでも、人口や工業出荷の分散化にもかかわらず、商品販売においては、大阪市の比重が圧倒的に高い。しかもこの商品販売には小売を含んでいるから卸商業のみをとれば、大阪市卸商の都市圏内における比重は70～80%を占めることとなろう。そして近接地域で卸が大きい割合を占めているのは、いうまでもなく神戸市と京都市であるが、京・神の卸は大阪の卸に対して2次卸的な性格

をもっており、その小売はもちろんのこと、兵庫県、京都府全体としての小売とともに、大阪市の卸に依存する割合が極めて高い。このことと、大阪都心機能が都心軸にそって、拡大していくであろうということとを併せ考えるならば、将来副都心から新都心へと発展する可能性や条件のある地域は北大阪にこれを求めることができるであろう。

それは都心軸の延長線上にあるうえに、京阪神の連坦都市化の都市軸が形成されつつあるからである。具体的な地点としては、交通の要衝にあるということからいっても取引上の便宜という点からいっても、おそらく新大阪駅周辺地区を第1の候補地としてあげねばならないであろう。都心軸が淀川で一度切断されることとなるが、淀川が輸送上の隘路となっていることからいって、また京阪神都市軸の重心がそこにあるうえに、山陽新幹線が完成した後における新大阪駅のもつ役割からいっても、当初副都心的機能が主となるにしても、業務機能をもった新都心へと発展していくこととなろう。しかしそこは近郊都市ではなく、大阪市に属する。

東大阪および南大阪は、その背後圏である奈良、和歌山がともに経済規模が小さいから、都心機能を代替する新しい都市核が育つ条件には乏しいといえる。しかし奈良は、完全に大阪の近郊都市的性格をもっているから、東大阪を媒介として経済の発展が促がされることとなろうし、和歌山の場合は、距離的にはなれていることと、南海沿線諸都市がそれぞれ独自の機能をもって発展してきていることからいって、中間の岸和田等を中心とする広域都市核が存在することがのぞましいといえる。

近郊都市は、その性格からいって一般的には都心機能を肩替りしうのような新都心が育つ条件に乏しいのは、しばしばのべた通りであるが、その原因の1つとして中心市への求心的な交通体系と行政機能の脆弱なことがあげられる。従って中心市への求心構造を改めるため、高速鉄道を含めて環状交通網を整備し、近郊諸都市相互の結びつきをつよめると共に、近郊諸都市をブロック単位に広域行政化して、その機能の強化をはかり、条件をかえていく必要がある。

千里ニュータウンや泉北ニュータウン等の大規模住宅開発を軸として、地区的には、今後数多くのショッピングセンターが形成され、全国的チェーン組織をもつ百貨店や、その他の大型小売商の進出してくるものも増えるであろうし、それにとまってアミューズメントセンターも形成され、副都心的性格をもつ都市核が千里中央地区センターや堺東周辺、さらには泉北ニュータウン等を中心に形成されるであろうし、東大阪においても、その出現が予想される。

しかし、これらはビジネスセンターとは性格がことなるから、業務機能をもった都市核が育つためには、前述のように広域を単位として行政機能を集約強化することが必要であり、それに即しての交通体系の整備を考えねばならないであろう。

この際地区中心の業務機能を育てるというだけだけならば小規模分散的に、いわゆる副都心的機能を中心に、施設整備を考えればよいが、全国的規模の機能をもつ新都市核の形成を考えるとすれば、メーカーと卸が共同して住宅関連部門、総合加工食品部門、耐久性消費財部門、衣料部門等それぞれの地区の特色を生かしうるように、加工流通センターの建設を考えることが必要となるであろう。このような加工流通センターは、周辺に整備された物的流通施設の存在するということが不可欠であるから、当然流通業務地の建設と関連して、その建設が考慮されねばならないこととなるし、このような施設が

集団化してくれば関連接触機関としての金融、保険、対事業所サービス、対個人サービス業も必要となる。現在北大阪、東大阪に建設が進んでいる流通業務地は、物的流通施設が中心となっているから、接触関連機関をそれほど必要としないが、それに接していずれかの部門に特化し、対全国市場につながる加工流通センターが設けられるならば、生産流通機能が複合機能を発揮するようになることが求められるから、関連接触機関を総合ビルに集合せしめて必要な業務機能、サービス機能をはたしめることが必要となる。また広域行政化が進み、広域都市行政機能の集約化が行なわれるようになれば、それと関連して業務機能をそこに集めることもできるであろう。しかしいずれにしろ業務機能やショッピングにともなう人の流れと、物的生産流通に伴う物の流れとの混在や交錯をさけるということが必要であるのはいうまでもない。